

NOVAS PERSPECTIVAS PARA A INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DO DF E ENTORNO?*

08 de setembro de 2022.

Apesar de estar sediado em Brasília há alguns anos, foi somente em 2017 que o Instituto MDT se concentrou mais atentamente na investigação das questões relacionadas à mobilidade urbana dentro do Distrito Federal e da região do Entorno. Naquele ano apresentamos o Projeto “Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel” e, logo em seguida, produzimos o documento técnico “A evolução recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal”, com análise que se concentrou durante o período de 2007 a 2017.

Em 2018, em parceria com o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do DF (CAU/DF) e com o Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do DF (IAB/DF), realizamos o seminário “Os desafios do transporte público coletivo no DF”, que contou com a participação de representantes de vários segmentos e que em seu relatório final apresentou uma série de proposições para a qualificação do sistema de transporte público, organizadas em agendas para implementação em curto prazo, para o período de 2019/2022 e, também, visando subsidiar a elaboração de um plano de mobilidade. Destaca-se, entre as propostas, a defesa da integração entre o sistema de transporte público do DF e o Serviço Interestadual Semiurbano que opera na região do Entorno.

No ano seguinte avançamos nessa discussão quando realizamos o seminário “O transporte público coletivo no DF e Entorno”, novamente com o apoio dos nossos parceiros e a participação de diversos segmentos, onde conseguimos reunir todos os entes federados que apresentam relação direta com uma possível integração entre os dois sistemas: a União, através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); o Governo do Distrito Federal (GDF), representado pela Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB); o Governo de Goiás e os 11 municípios do Entorno do DF, através da Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília (AMAB).

Um dos objetivos principais deste último seminário era o de conhecer e poder avaliar experiências de regiões metropolitanas que servissem de subsídio para a discussão de uma eventual proposta de governança interfederativa visando garantir, entre outras coisas, a integração entre os dois sistemas de transporte público. Nesse sentido, no seminário foram apresentados os seguintes casos: Curitiba, Florianópolis, Goiânia e Recife, no Brasil; Bogotá e Medellín, na Colômbia; e Lisboa, em Portugal.

Após a realização dos dois seminários, nossa participação direta nesse tema continuou com a presença em eventos, na interlocução com os atores, na produção de artigos e na formulação de proposições que possam apontar possíveis caminhos para a construção de uma rede metropolitana de transporte público acessível, racionalizada, eficiente e de qualidade, com a devida submissão à processo transparente de licitação, onde estejam garantidos os instrumentos de segurança jurídica e proteção contratual aos concessionários para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, mas que, acima de tudo, insira o controle social e a defesa do interesse coletivo também como eixos orientadores de todo o processo, para que a mudança e o novo cenário sejam mecanismos efetivos de transformação e de inclusão social da população mais vulnerável, assim como recomenda a política nacional de mobilidade urbana.

Em 2021 avaliamos como positiva a decisão efetuada pela ANTT, através do Convênio de Delegação nº 001/2020, quando transferiu ao GDF a responsabilidade pela gestão, regulação e

fiscalização do Serviço Interestadual Semiurbano que é operado nos municípios da região do Entorno do DF. Até então, identificávamos o GDF como o ente em melhores condições para conduzir o processo de uma desejável integração entre os dois sistemas de transporte público, em razão do cenário existente, caracterizado por: o DF é impactado diretamente pela operação do serviço do Entorno, com circulação de mais ônibus e com sobreposição de linhas e horários no território, e uma solução para isso ajudaria a reduzir externalidades negativas; a ANTT, em que pese os esforços, nunca conseguiu estabelecer uma gestão plena do serviço; os municípios, apesar de historicamente já terem sinalizado o interesse em capitanear um consórcio público, possuem as suas limitações orçamentárias e financeiras para assumirem, isoladamente, tal responsabilidade e, por último, o Governo de Goiás, que se mostrou mais distante desse debate e não participava efetivamente nem na própria Região Metropolitana de Goiânia.

Entretanto, recentemente soubemos que o Governo de Goiás também manifestou interesse em participar ativamente nesse processo e, com isso, talvez novas perspectivas se desenhem para se avançar em direção à um sistema de transporte público integrado e à construção de uma rede metropolitana sob a gestão de um ente único e com governança interfederativa. Como credencial para o Governo de Goiás pode ser destacado o arranjo que foi construído na Região Metropolitana de Goiânia, onde o sistema atende 18 municípios e há a cobrança de uma tarifa única de R\$ 4,30, com a pactuação da responsabilidade de financiamento do déficit tarifário distribuída entre 4 entes públicos: Governo Estadual (41,2%); Prefeitura de Goiânia (41,2%); Prefeitura de Aparecida de Goiânia (9,4%) e Prefeitura de Senador Canedo (8,2%).

Esse modelo, amparado por lei complementar aprovada na Assembleia Legislativa de Goiás, que fixa os percentuais de recursos aportados, estabelece a separação tarifária, define uma Câmara Deliberativa como órgão colegiado metropolitano e uma Companhia Metropolitana como órgão gestor, pode perfeitamente servir como referencial para a definição de uma alternativa que viabilize uma rede integrada de transporte público no DF e Entorno.

Obviamente, cada proposta deve ser adequada à sua realidade e, para um sistema integrado, a maior preocupação não pode ser o arranjo institucional a ser implementado, se um consórcio público, uma agência metropolitana ou outra alternativa qualquer, mas sim a pactuação e a definição de responsabilidades e obrigações de todos os entes federados envolvidos, devidamente asseguradas em legislação, inclusive tratando do aporte de recursos financeiros para o financiamento dessa nova rede, delegando ao ente estadual o compromisso de bancar o custo do subsídio para os municípios que eventualmente não tenham condições para isso.

Como pesquisador da área de mobilidade urbana e, também, como morador de Valparaíso de Goiás, tenho a percepção de que a população do Entorno tem a expectativa de poder ter acesso a um sistema de transporte de qualidade, usufruindo benefícios que hoje estão presentes no sistema de transporte público do DF, como o bilhete único temporal, as gratuidades para estudantes, ônibus mais novos e vias exclusivas dentro do sistema viário. Dessa forma, e na expectativa de que exista um ambiente de maturidade política entre os entes federados, a rede metropolitana deve ter como premissa o atendimento do interesse coletivo e não ser palco de disputa de protagonismo entre agentes públicos. Assim, integração tarifária, operacional e física, bilhete único metropolitano, financiamento público e modicidade tarifária vão fazer toda a diferença na qualificação desse sistema de transporte integrado.

**** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel", integra a Rede Urbanidade e é membro suplente do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.***